Der Ackergaul

BMW R 35
Geländesport

Seit 1925 baute BMW neben seinen Boxern auch Einzylinder-Modelle. Der letzte Einzylinder vor Beginn des Zweiten Weltkrieges hieß R 35, besaß Telegabel und Preßstahlrahmen und wanderte meist in die Kradstaffeln der Wehrmacht. MARKT-Leser Hubert Kaeslin berichtet über die Restaurierung seiner zivilen R 35, von BMW damals mit dem Untertitel „Geländesport" versehen.

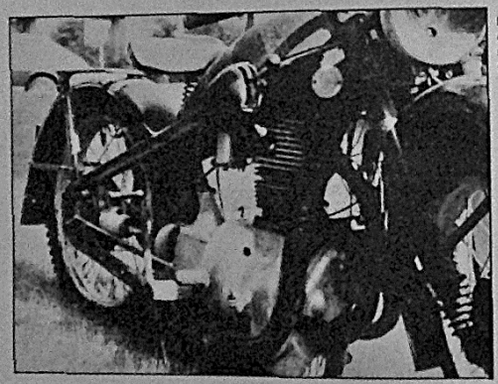
Der erste Augenschein

Fasziniert und angewidert zugleich stand ich vor diesem vergammelten Relikt urtümlicher Maschinenkunst. Besonders angetan war ich vom eleganten, fischschwanzförmigen Auspufftopf und der offen an der frischen Luft sich drehenden Kardanwelle. Einen Kontrast dazu bildete der plumpe, aus genieteten Preßstahlprofilen zusammengesetzte Starrahmen, eine Technik, die mich spontan an den Eifelturm denken ließ. Zusammen mit dem schlanken, aber hohen Zylinder und dem schwungvoll geschweiften Handschalthebel trug alles zum besonderen Reiz dieses Oldtimers bei.

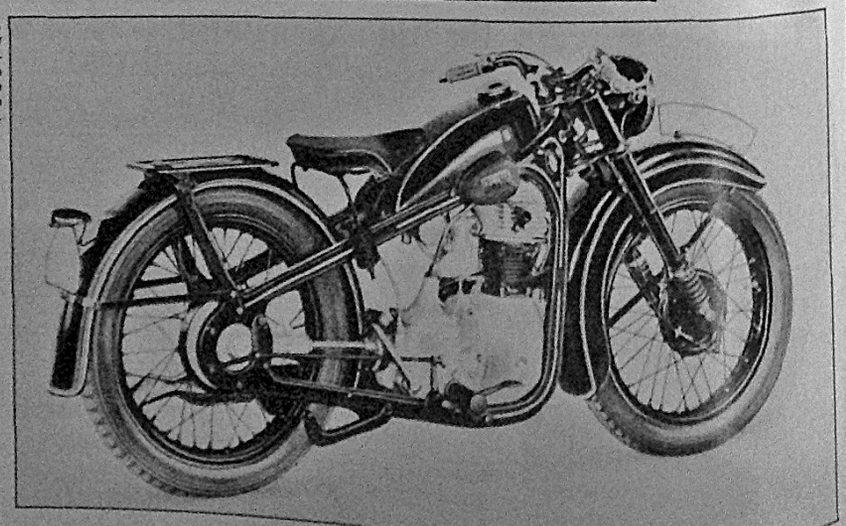
Zerrissene Gummiteile, die verbeulten Schutzbleche, das zerschlagene Motorgehäuse und eine gebrochene Tragfeder der Teleskopgabel legten allerdings auch ein beredtes Zeugnis ab vom kämpferischen Einsatz, mit dem verflossene Matadoren das Fahrzeug über Schotterwege geprügelt haben mußten.

Nicht minder groß war offenbar ihr schlosserischer Eifer gewesen, welcher sich in abenteuerlichen Improvisationen äußerte, deren Ziel es offenbar gewesen war, das Motorrad im Laufe der Jahre am Fortschritt der Technik teilhaben zu lassen. Selbst die Ästhetik war nicht vernachlässigt worden: Mit schwarzer Farbe oder Silberbronze überpinselte Teile standen in einem reizvollen Verhältnis zu rostroten oder ölig braunen Partien.

Bisher völlig unvorbelastet mit Veteranenfahrzeugen, hatte ich mich auf eine Kleinanzeige hin in einen benachbarten Vorort Zürichs begeben. Und nun so was! Eine dumpfe Vorahnung all der Arbeit, welche ein Kauf nach sich ziehen würde, stieg in mir hoch. Schließlich überredeten mich aber zwei Freunde dazu, mich dieses Häufchen Eisens anzunehmen und es wieder in ein funktionsfähiges Motorrad zurückzuverwandeln.



Herzstück der BMW R 35 ist der hoch bauende ohv-Motor mit angeblocktem Viergang-Getriebe.

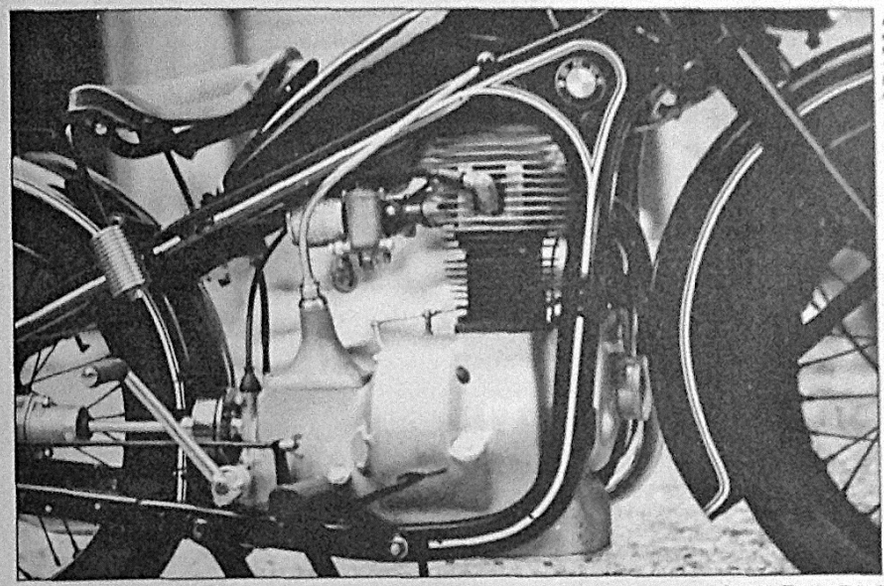


„Handlich und wendig im Gelände", versprach BMW 1937 zukünftigen R-35-Fahrern — viele von ihnen trugen Uniform und übten für künftige Einsätze an der Front.

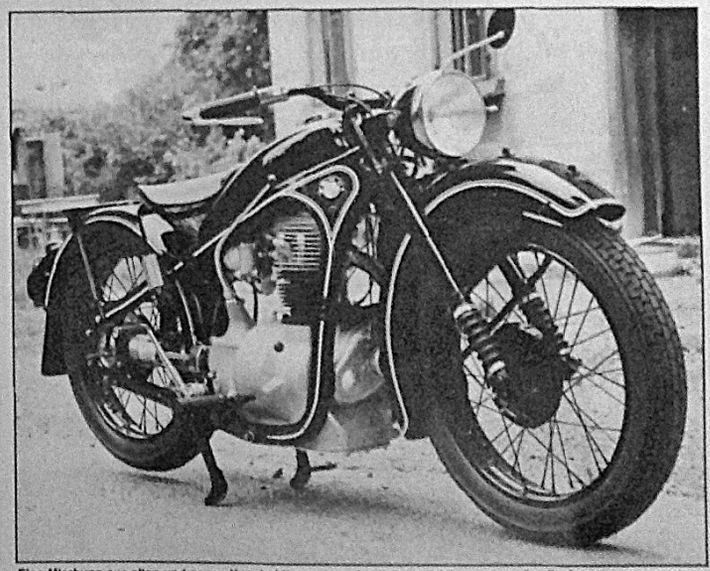
Ein bißchen Geschichte

Das Modell BMW R 35 wurde im Jahre 1937 vorgestellt und trug wie sein Vorgänger, die R 4, die Zusatzbezeichnung Geländesport. Beide Typen wurden in großen Stückzahlen an die deutsche Wehrmacht geliefert und von ihr als Ausbildungs- und Kurierfahrzeuge eingesetzt. Die knappe Bodenfreiheit von nur 10 cm läßt jedoch bereits das Überwinden einer Bordsteinkante zum Problem geraten, so daß der Name Geländesport aus heutiger Sicht eher als zynisch verharmlosende Vorwegnahme der Ereignisse ab dem 1. September 1939 erscheinen muß.

Überhaupt ist die R 35 so eng mit den Besonderheiten der jüngsten deutschen Geschichte verflochten wie kaum ein anderes BMW-Modell. Während des Krieges waren die Einrichtungen zur Herstellung von Motorrädern in das Werk Eisenach verlegt worden, wo sie alliierten Luftangriffen weniger stark ausgesetzt waren als in München.



Aus 340 ccm Hubraum (Bohrung x Hub: 72 x 84 mm) holte die R 35 gesunde 14 PS. Zylinderkopf aus Leichtmetall, Zylinder aus Grauguß.



Eine Mischung aus alten und neuen Konstruktionsmerkmalen ließ die R 35 entstehen. Der Preßstahlrahmen erhielt eine Teleskopgabel, allerdings noch ohne hydraulische Dämpfung.

Nach dem Zusammenbruch des Dritten Reiches kam Thüringen — und damit auch Eisenach — im Gebiet der heutigen DDR zu liegen. Bereits 1946 wurde dort die Fertigung von Motorrädern wieder aufgenommen, und zwar zunächst mit der unveränderten R 35. Nachdem Ende 1948 auch in München die Produktion mit der neuen R 24 wieder angelaufen war, ergab sich zumindest auf den Exportmärkten die paradoxe Situation, daß zwei nunmehr voneinander unabhängige Betriebe ihre Produktion unter ein- und demselben Namen anboten. Erst später änderte das Eisenacher Werk seinen Namen in EMW und entwickelte auch das Fahrzeug selbst weiter.

Im Laufe der Jahre ging man zur Fußschaltung über, konstruierte eine Hinterradfederung und versah die Teleskopgabel mit einer hydraulischen Dämpfung. Als schließlich Mitte der fünfziger Jahre die Fertigung des letzten Modells R 35-3 eingestellt wurde, waren in Eisenach mehr Exemplare von den Bändern gerollt als vor dem Krieg in München.

Schwierige Wiedergeburt

Drei Jahre lang ging ich mit dem Restaurationsprojekt schwanger. Die ganze spärliche Freizeit wurde von der Wiederherstellung des Fahrzeugs, von Botengängen und der Beschaffung von Teilen und Literatur ausgefüllt. Dabei machte ich die unterschiedlichsten Erfahrungen mit Mitgliedern der rostigen Zunft. Von geradezu rührender Hilfsbereitschaft bis zu beinahe betrügerischer Halsabschneiderei war alles vertreten. Etwas verallgemeinernd bin ich versucht zu sagen, daß Geiz und Habgier Hand in Hand mit der Anzahl gesammelter Veteranen einhergehen. Sollte diese Branche etwa ein getreues Abbild unserer Gesellschaft als Ganzes sein?

Instandgesetzte Einzelteile hatte ich jeweils in Kartonschachteln abgelegt, so daß ich schließlich einen ganzen Baukasten für eine R 35 vor mir hatte. Am meisten Befriedigung verschaffte der Zusammenbau, da das Fahrzeug jedes Wochenende ein sichtbares Stück weiter wuchs. Die Wiederinbetriebnahme entpuppte sich allerdings als Zangengeburt. Zwar sprang der Motor bereitwillig an und das Motorrad ließ sich ohne Schwierigkeiten in Fahrt setzen, aber eine Kontrolle ergab, daß kein Schmieröl zu den Kipphebeln im Zylinderkopf gefördert

wurde. Alle Kanäle waren gründlich gereinigt und auf Durchgängigkeit geprüft worden. Auch die Ölpumpe arbeitete erwiesenermaßen einwandfrei. So führte kein Weg am Ausbau und an der erneuten Zerlegung des Motors vorbei.

Die Fahndung nach dem Übeltäter führte schließlich in die Konstruktionsabteilung der Herstellerfirma. Mit Absicht war der Zustrom im vorderen Nockenwellenlager unterbrochen worden. Eine radiale Bohrung in der Nockenwelle hätte den Ölfluß zweimal pro Umdrehung freigeben sollen, offenbar um den Zylinderkopf vor übermäßiger Schmierung zu bewahren.

Die ganze Einrichtung war aber so knapp toleriert, daß bei meinem Exemplar kein Öl diese Stelle passieren konnte. Nun fiel es mir wie Schuppen von den Augen, waren doch die Steigleitung und die Ölbohrungen im Zylinderkopf bei der Motorrevision total mit Schmutz verstopft vorgefunden worden. Das Motorrad mußte also schon vorher viele tausend Kilometer mit ungeschmierten Kipphebeln und Ventilen zurückgelegt haben! Eine kleine Nut, außen in die Lagerschale eingestochen, löste das Problem. BMW mußte den Fehler selbst erkannt haben, denn die Nachkriegsmodelle waren schon ab Werk damit versehen.

Ein erdverbundenes Fahrgefühl

Was jeden Fahrer auf den ersten Metern an der R 35 verunsichert, ist der mangelhafte Kontakt zum Fahrzeug, welchen der kippelige Sattel zusammen mit dem ausgesprochen breiten und flachen Lenker vermittelt. Wie das Getriebe war letzterer offenbar primär auf das Durchpflügen schwierigen Geländes zugeschnitten worden. Der erste Gang ist als regelrechter Kriechgang ausgelegt. Er reicht nur gerade bis gut 25 km/h, dafür würde rein rechnerisch die maximale Antriebskraft am Hinterrad genügen, Motorrad samt Fahrer eine Rampe mit 65 Prozent Steigung hinaufzuschleppen! Mit wenig Abstand schließt die zweite Fahrstufe an, die offenbar für etwas leichteres Terrain gedacht war. Zum dritten Gang folgt dann ein großer Sprung, dessen Abwicklung durch die H-förmige Schaltkulisse auch nicht eben beschleunigt wird.

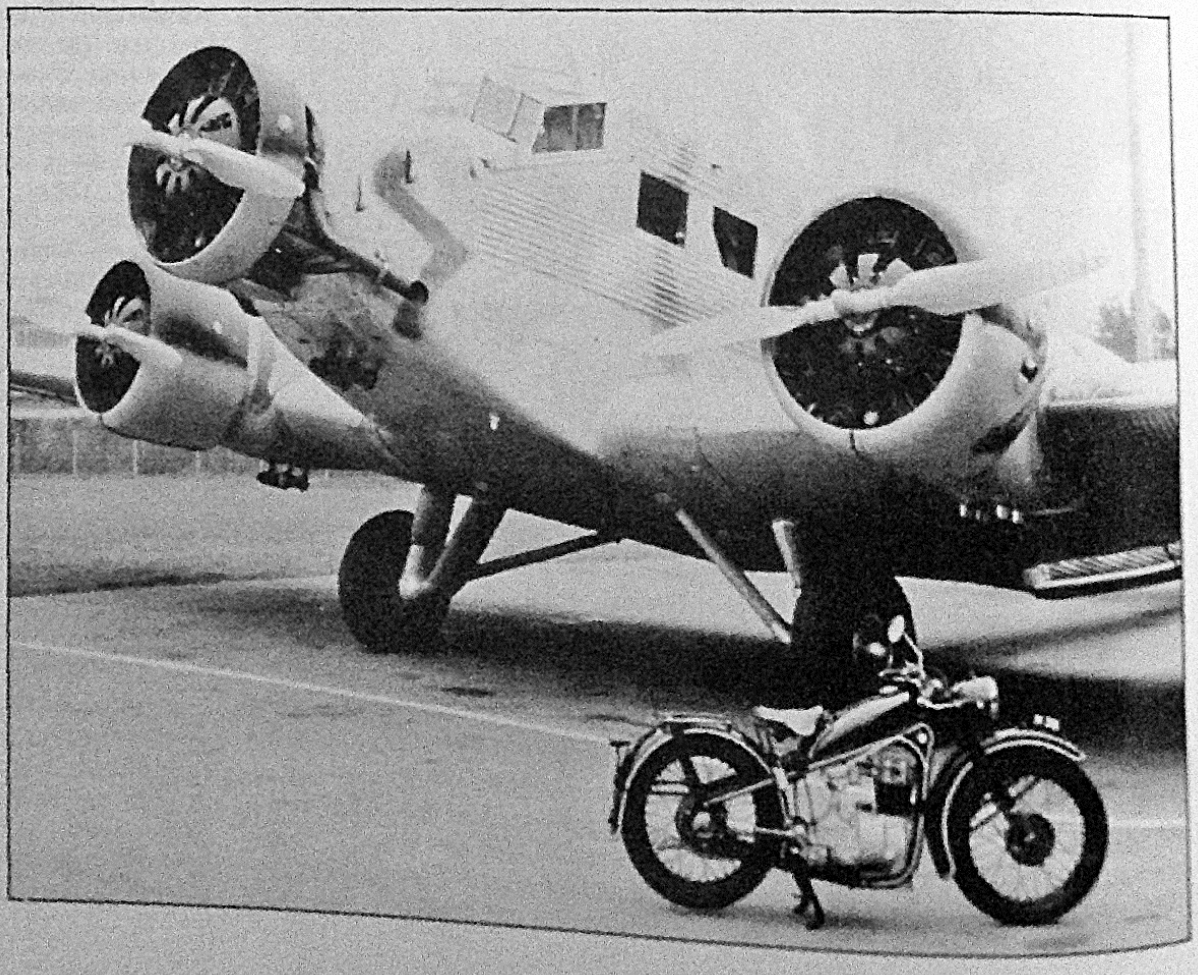
All dies führt dazu, daß der Fahrer im hektischen Ampelverkehr unserer Tage Reifenspuren auf dem Rücken aufweist, noch ehe er die Innerortsgeschwindigkeit erreicht. In der Ebene geht's allerdings ganz flott voran — wenn das Gefährt mit voller Frühzündung erst einmal richtig in Fahrt gekommen ist. Vorausgesetzt, der Fahrer nutzt die mehr als 10 kg schwere Schwungmasse geschickt als Energiespeicher aus, können selbst beeindruckende Steigungen zügig überwunden werden, wenn sie nur nicht allzu lange andauern.

Wenn sie einmal in Schwung ist, bezwingt sie mühelos größere Steigungen.

Die direkte Weiterleitung des Antriebs von der Kupplung auf die Kardanwelle im vierten Gang ist für die kuriose seitliche Versetzung von Kurbelwelle und Zylinder aus der Rahmenmitte nach rechts verantwortlich. Batterie, Lichtmaschine, Hupe, Auspuffanlage und das im Motorblock selbst untergebrachte Werkzeug sind aber offenbar schwer genug, um das Fahzeug wieder etwas ins Gleichgewicht zu bringen, so daß man beim Fahren nichts von der Asymmetrie bemerkt.

Was das Fahrwerk betrifft, arbeitet die Teleskopgabel zwar etwas bockig, hält aber das Vorderrad doch meistens auf dem Boden. Eine hydraulische Dämpfung besitzt diese Gabel nicht und hat sie angesichts ihres kurzen Federweges von wenigen Zentimetern auch kaum nötig. Ihre Ölfüllung dient nur der Schmierung. Gewöhnungsbedürftig für den modernen Reitersmann bleibt allerdings die bei schneller Fahrt von Schlagloch zu Schlagloch hoppelnde Hinterhand.

Aber wäre es nicht Schinderei, mit einem Ackergaul einen Concours reiten zu wollen?


Zwei Klassiker aus dem Jahre 1937: Junkers Ju 52 und BMW R 35. Beide symbolisierten die Haltbarkeit und Zuverlässigkeit „deutscher Wertarbeit".